

Telefon: 233 - 39824
Telefax: 233 - 989 39824

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2-212

Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende

Produkt 43122300 Straßenverkehr

Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2022 und 2023 aus der Nahmobilitätspauschale

Projekte für den nächsten Münchner Mobilitätskongress „auf die Straße“ bringen,
Antrag Nr. 20-26 / A 01898 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 16.09.2021,
eingegangen am 16.09.2021

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06329

Anlagen:

1. Antrag Nr. 20-26 / A 01898 vom 16.09.2021
2. Skizze Landwehrstraße
3. Skizze Schießstättstraße
4. Stellungnahme des Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
5. Stellungnahme des Bezirksausschuss 08 – Schwanthalerhöhe

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 01.06.2022 (SB) Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München.

1. Anlass und Hintergrund

Mit Beschluss vom 23.03.2022 "Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023", Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05688, wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, unabhängig vom Mobilitätskongress wirksamere Gestaltungsspielräume für Projektideen bürgerschaftlicher Organisationen rechtlich und organisatorisch zu prüfen, indem im Jahr 2022 ein entsprechender Stadtratsbeschluss eingebracht wird.

Hintergrund dieses Auftrags sind die Erfahrungen des Jahres 2021 im Zusammenhang mit Projekten des 1. Münchner Mobilitätskongresses. Bei der Umsetzung von Projekten, die eine temporäre Umgestaltung des Straßenraums auch mit Mitteln der Verkehrsberuhigung inkl. Verlagerung der Verkehrsströme und / oder Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnung (etwa Geschwindigkeitsbegrenzungen) zum Ziel hatten, wurde klar, dass eine geeignete Rechtsgrundlage für die Unterstützung dieser Projekte durch die Straßenverkehrsbehörde aktuell nicht besteht. So konnten Projekte ausschließlich in Form von Sondernutzungen und / oder Veranstaltungen genehmigt werden und die Ideen konnten teils nur sehr eingeschränkt realisiert werden.

Diese Beschlussvorlage soll daher einerseits die notwendigen rechtlichen und organisatorischen Grundlagen beleuchten, die gegeben sein müssten, um derartige Projekte künftig geeignet begleiten und ggf. auch finanziell unterstützen zu können. Andererseits wird ein konkreter Projektrahmen, was Zielrichtung, Umfang und Art der Umsetzung anbelangt, gesetzt. Nicht zuletzt sollen zwei pilothafte Vorhaben, die bereits im Jahr 2022 umgesetzt werden sollen, skizziert und zur Zustimmung vorgelegt werden. Nach Pilotierung in den Jahren 2022 und 2023 wird dem Stadtrat von den Erfahrungen berichtet und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

2. Definition und möglicher Ablauf von bürgerschaftlichen Projekten zur Verkehrswende

2.1. Zielrichtung der Projekte

In München besteht eine Vielzahl von privaten, bürgerschaftlichen Initiativen, Vereinen oder Zusammenschlüssen von Akteur*innen aus Wissenschaft und Wirtschaft, welche die Verkehrswende durch eigene Projekte in den Stadtvierteln voran bringen wollen. Ziel ist dabei eine – oftmals zunächst temporäre – Umgestaltung von Straßenraum in Kombination mit Verkehrsberuhigung und Anreizen bzw. Denkanstößen für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens. Dies kann etwa ein Budget für Mobilitätsangebote, alternativen Parkmöglichkeiten auf Privatgrund (z.B. Parkhäusern) oder einer Kombination von Sharing- und Elektro- / Fahrradangeboten sowie eine stärkere Begrünung und Stärkung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Straßenräume bedeuten.

Langfristig sollen diese Projekte aber neben einer Impulsgebung für ein Umdenken und Erlebarmachen der Verkehrswende in der Bevölkerung insbesondere auch dauerhafte Umgestaltungen oder Änderungen der Verkehrsregelungen in den Vierteln anstoßen. Ziel ist weiterhin eine Neuverteilung des öffentlichen Raums und Alternativen zum privaten PKW-Besitz sowie die Möglichkeiten eines klimaangepassten Straßenraums im städtischen Umfeld erlebbar zu machen.

Beispielhaft und nicht abschließend sind hier etwa folgende Akteur*innen / Projekte zu nennen:

- Westend-Kiez / Münchner Initiative Nachhaltigkeit (MIN)¹
- FreiRaumViertel²
- Umparken Schwabing³
- Quartierswende – Green City e.V.⁴

Mobilität und Verkehr bestimmen maßgeblich mit, ob gleiche Chancen auf soziale Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen bestehen oder ob einzelne Teile der Gesellschaft diskriminiert werden. Faktoren wie Geschlecht, Alter, körperliche Einschränkungen, Herkunft und zur Verfügung stehende finanzielle Mittel entscheiden sehr häufig darüber, wie Menschen sich im öffentlichen Raum bewegen. Daher ist auch im Rahmen dieser Projekte darauf zu achten, dass die jeweiligen Angebote durch alle bzw. möglichst viele

1 <https://www.m-i-n.net/westendkiez/> (zuletzt abgerufen am 22.03.2022 um 15.09 Uhr)

2 <https://freiraum-viertel.de/> (zuletzt abgerufen am 22.03.2022 um 15.10 Uhr)

3 <https://www.umparken-schwabing.de/> (zuletzt abgerufen am 22.03.2022 um 15.10 Uhr)

4 <https://www.greencity.de/projekt/quartierswende/> (zuletzt abgerufen am 22.03.2022 um 15.10 Uhr)

genutzt werden können.

Gemäß Festlegung in der noch auszuarbeitenden Teilstrategie „Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion“ im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 sollte im Rahmen der Projekte insbesondere geschlechtergerechte und gleichstellungsorientierte Teilhabe explizit behandelt, umgesetzt und dokumentiert sein.

2.2. Abgrenzung gegenüber verkehrsplanerischen Projekten, Anordnungen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung und Verkehrsversuchen

Bisher besteht keine Rechtsgrundlage für eine Anordnung solcher Projekte im Rahmen der bestehenden Straßenverkehrsordnung (StVO) außerhalb der geordneten städtebaulichen Entwicklung. Dies hat insbesondere den Grund, dass die StVO vor allem als Gefahrenabwehrrecht zu verstehen ist und kaum Spielraum für die Umsetzung derartiger Projekte bietet. Insbesondere ein temporäres Ausprobieren im öffentlichen Verkehrsraum ist daher nur unter engen Voraussetzungen möglich.

Insbesondere können sich die genannten Projekte nicht auf Gründe der öffentlichen Sicherheit und Ordnung stützen, auch wenn eine Verbesserung der Verkehrssituation und auch Verkehrssicherheit hier durchaus Teil der Gedanken ist. Es fehlt jedoch an der zwingenden Notwendigkeit der Voraussetzung „konkrete Gefahrenlage“, um die Projekte auf die entsprechende Rechtsgrundlage der StVO zu stützen. Dies gilt auch für Verkehrsversuche, wenngleich mit der letzten StVO-Novelle im April 2020 die erhöhten Anforderungen einer qualifizierten Gefahrenlage entfallen sind. Ein Verkehrsversuch erfordert, neben dem vorstehend genannten zwingenden Erfordernis, stets auch eine auf Basis der bestehenden Regelungen mögliche dauerhafte rechtliche Umsetzbarkeit.

Als mögliche Rechtsgrundlage zur Umsetzung der skizzierten Projekte kommt daher i.d.R. nur eine Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO) in Betracht. Bei den o.g. Projekten handelt es sich um konkret räumliche Vorhaben, die mit Fokus auf Aufenthaltsqualität, Straßengrün, Verkehrsberuhigung und Mobilitätsverhalten zunächst temporäre, langfristig aber dauerhafte Verbesserungen des öffentlichen Straßenraums anstoßen sollen.

Die o.g. Vorschrift soll den Kommunen einen entsprechenden Gestaltungsspielraum für Entscheidungen geben. In der Gesetzesbegründung zu dieser Anordnungsgrundlage wird explizit angeführt, dass auch die Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung zu den gemeindlichen Selbstverwaltungsangelegenheiten im Rahmen des Planungsrechts gehört. Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bedarf es für auf dieser Grundlage getroffenen Anordnungen eines vorhandenen städtebaulichen Konzepts, das gewisse Anforderungen erfüllen muss und im Rahmen der Willensbildung durch ein Organ der Gemeinde beschlossen wird.

Der vorliegende Grundsatzbeschluss soll daher den Rahmen für dieses neue städtebauliche Konzept, welches stadtwweit zur Anwendung kommen soll, setzen. Die konkret örtliche Abwägung wird dann durch den örtlichen Bezirksausschuss als Willensbildungsorgan der Gemeinde getroffen. Als Grundlage wird ein Entscheidungsvorschlag durch das Mobilitätsreferat eingebracht, der die Überlegungen des jeweiligen (verkehrlichen) Konzepts skizziert. Dabei gilt, dass die Anforderungen an das jeweilige Konzept vom Umgriff und zu erwartenden Auswirkungen des Projekts abhängig sind. Lediglich die Konzepte des Jahres 2022 werden direkt in diesem Beschluss beschlossen, um eine Umsetzung im Sommer durchführen zu können.

Die Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ermöglicht es jedoch nicht, sich über andere gesetzliche Regelungen der StVO hinweg zu setzen, da diese ggf. negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben können.

2.3. Zusammenhang mit Saisonalen Stadträumen und der Mobilitätsstrategie 2035

Mit dem Grundsatzbeschluss Saisonale Stadträume vom 09.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00438) besteht eine ähnliche Anordnungsgrundlage und Zielrichtung für temporäre Umgestaltung öffentlicher Straßenräume. Dennoch gehen die hier eingebrachten Projekte noch über den bisher verfolgten Ansatz von Sommerstraßen und Parklets hinaus. Bei den Saisonalen Stadträumen geht es um eine temporäre Umgestaltung und Verkehrsberuhigung von Straßenraum, insbesondere um den Bürger*innen erweiterte wohnortnahe Aufenthaltsflächen zur Verfügung zu stellen. Die skizzierten Sommerstraßen und Parklets sind in den bisherigen Beschlüssen (u.a. in der vorstehend genannten Vorlage) recht klar umrissen und haben stringente Vorgaben. Die Bürgerschaftlichen Projekte bauen auf diesem konzeptionellen Ansatz und den Überlegungen auf, zielen insbesondere aber auch auf eine Änderung im Mobilitätsverhalten der Menschen u.a. durch die Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote ab. Diese Projekte, die zunehmend von bürgerschaftlichen Initiativen an das Mobilitätsreferat herangetragen werden, haben teils andere interessante Ideen zur Umsetzung und möchten auch umfangreichere Maßnahmen umsetzen, als dies durch die Saisonalen Stadträume bisher möglich ist. Es handelt sich daher neben der Stärkung dieser Initiativen auch um eine sinnvolle Weiterentwicklung des schon bestehenden Ansatzes der Saisonalen Stadträume.

Bzgl. der generellen konzeptionellen Erwägungen kann dem Grunde nach auf die Ausführungen unter Punkt 2 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00438 vom 09.12.2020 zur Bedeutung saisonaler Umnutzungen von Straßen- und Stadträumen in der städtischen Gesamtkonzeption verwiesen und aufgebaut werden. Der darin aufgezeigte gesamtkonzeptionelle Zusammenhang wurde zwischenzeitlich durch den vom Stadtrat am 23.06.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) beschlossenen Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 als neuen Fahrplan für die Verkehrswende ergänzt bzw. weiterentwickelt. Allgemeine Ziele für die Umsetzung der Verkehrswende sind eine gute Erreichbarkeit unabhängig vom Verkehrsmittel und eine hohe Aufenthaltsqualität in Straßen und Stadträumen. Dabei sollen alle Verkehrsteilnehmer*innen sicher, leicht und nachhaltig unterwegs sein können.

Das Gesamtkonzept „Mobilitätsstrategie 2035“ basiert auf verschiedenen Themenschwerpunkten, die das Mobilitätsreferat in den kommenden Jahren in 19 Teilstrategien vertiefend bearbeiten wird oder teilweise auch schon getan hat (vgl. etwa Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 04857 vom 19.01.2022 zu Shared Mobility). Die Verkehrswende ist ein langfristiger Prozess, bei dem die strategische Ausrichtung, konzeptionelle Entwicklung und die Umsetzung einzelner Maßnahmen, auch im Sinne von Pilotvorhaben, ggf. als Übergangslösung hin zu langfristigen Gestaltungen, parallel verlaufen.

Die Bürgerschaftlichen Projekte bieten eine gute Gelegenheit für die Umsetzung konkreter Maßnahmen, da hier bereits die Initiative aus der Mitte der Bevölkerung kommt und dies der Akzeptanz grundsätzlich zuträglich ist. In die Projekte können einerseits einzelne Elemente aus den Teilstrategien (z.B. Shared Mobility Angebote) einfließen und andererseits können Erkenntnisse für die weitere Entwicklung verschiedener Teilstrategien sowie etwaiger verkehrsplanerischer Vorhaben oder eine Gebietsentwicklung gewonnen wer-

den. Insofern ist darauf zu achten, dass die vorgeschlagenen Projekte mit den gesamt-konzeptionellen Überlegungen vereinbar sind.

2.4. Definition und Ablauf der Projekte

Neben möglichst viel Raum für Kreativität muss gleichzeitig ein gewisser Rahmen, in dem sich die Projekte bewegen können, durch Politik und Verwaltung vorgegeben werden. Dies dient einerseits dazu, die rechtliche und tatsächliche Machbarkeit auf Seiten des Mobilitätsreferats sicher zu stellen, andererseits soll auch der Stadtrat bei Projekten, die stadtteilübergreifend oder von überragender stadtweiter Bedeutung sind, weiterhin die Entscheidungsbefugnis ausüben können. Die Beurteilung, inwieweit ein Projekt, dieser Maßgabe entspricht, obliegt dem Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksausschuss. Wenn Projekte in einzelnen Punkten nicht den Vorgaben entsprechen, sollen diese vorrangig so angepasst werden, dass eine Umsetzung möglich ist.

Der Rahmen der bürgerschaftlichen Projekte wird für die Pilotierungsprojekte in den Jahren 2022 und 2023 zunächst wie folgt definiert:

2.4.1. Zielrichtung / Zweck

Die Projekte müssen der Verkehrswende hin zu einer Förderung umweltfreundlicher Fortbewegungsarten, wie dem zu Fuß Gehen, dem Radverkehr, dem ÖPNV oder der Elektromobilität und der Shared Mobility entsprechen und sollen auf ein konkretes Quartier bezogen sein. Die Rechtsgrundlage „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ setzt dabei den Fokus auf Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie alternativer Mobilitätsangebote im Wohnumfeld. Überörtliche Projekte oder Projekte ausschließlich zu einzelnen Verkehrsträgern, wie etwa Radverkehr, ÖPNV, Shared Mobility etc., sind hiervon nicht umfasst.

Im Fokus stehen Projektideen, die in einem **räumlich abgrenzbaren Bereich** eine **temporäre Umgestaltung mit Mobilitätsangeboten, Sondernutzungen und Veranstaltungen**, vorsehen. Auch eine Stärkung der Aufenthaltsqualität und Begrünung von Straßenraum zur Förderung einer klimagerechten Stadt sowie die Stärkung des sozialen Zusammenhalts im Quartier kann Teil dieser Projekte sein, die Verkehrswende soll jedoch im Vordergrund der Projekte stehen.

Hierzu müssen sie etwa den bestehenden verkehrsplanerischen und verkehrssicherheitsrechtlichen Grundsatzbeschlüssen entsprechen und dürfen nicht bestehenden Beschlusslagen (etwa örtlichen Verkehrskonzepten und städtischen Grundsatzbeschlüssen) entgegenstehen. Dies sind beispielsweise:

- Mobilitätsstrategie 2035 und nachgelagerte Teilstrategien (derzeit in Erstellung)
- Vision Zero
- ÖPNV-Beschleunigung
- Radentscheid
- Verkehrskonzept Innerstädtischer Isarraum

Die Projekte sollen außerdem gewisse Mindeststandards, was Bürger*innenbeteiligung und Transparenz anbelangt, erfüllen. Daher hat sich das Mobilitätsreferat an den Kriterien für Projekte nach der Richtlinie „Bürgerinnen und Bürger gestalten ihre Stadt“ orientiert. Demnach müssen die Projekte zu Beginn der Zusammenarbeit belegen, dass folgende Kriterien im Projekt erfüllt werden:

- thematisch eindeutig definiert, zeitlich begrenzt und ergebnisoffen,
- allen Interessent*innen zugänglich, parteipolitisch unabhängig und weltanschaulich offen,
- Beachtung demokratischer Verfahren,
- Transparenz hinsichtlich Aufbau, Ablauf und Zugangsmöglichkeiten,
- Einbeziehung demokratisch legitimierter örtlicher Gremien

Zudem sollte im Rahmen der Projekte im Sinne der Ansätze des Gender Mainstreamings, der Inklusion, und, weiter gefasst, des Diversity Mainstreamings, die Repräsentation einer möglichst großen Vielfalt an Personengruppen der Stadtgesellschaft – verschiedene Geschlechter, ältere und jüngere Personen, Menschen mit und ohne Behinderung, mit und ohne Migrationshintergrund, mit verschiedenen finanziellen Mitteln etc. – angestrebt werden.

Die Ergebnis- und Umsetzungsdiskussion sollte dementsprechend zielgruppenspezifisch erfolgen und die Bedarfe und Lösungen für diese verschiedenen Personengruppen möglichst transparent dargestellt werden.

Die Projekte können auch Veranstaltungselemente (etwa ein Straßenfest) oder Sondernutzungen (z.B. Infozelt, Parklet, etc.) enthalten. Solche Elemente müssen der o.g. Zielrichtung dienen und müssen grundsätzlich eine nur untergeordnete Bedeutung haben. Soweit die beantragten Veranstaltungs- oder Sondernutzungselemente mit den bestehenden Richtlinien (Veranstaltungsrichtlinien bzw. Sondernutzungsrichtlinien der Landeshauptstadt München) nicht vereinbar sein sollten, unterstützt das Kreisverwaltungsreferat die speziell zum Projekt gehörenden Maßnahmen und prüft insofern, ob Ausnahmen von etwaigen Richtlinien zugelassen werden können.

Die notwendige verkehrsrechtliche Anordnung und damit im Zusammenhang stehenden mindestens erforderlichen Absicherungsmaßnahmen werden durch das Mobilitätsreferat getroffen. Absicherungsmaßnahmen können insbesondere die Platzierung von Pflanzgefäßen oder anderen Möblierungen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit sein, wo dies notwendig und möglich ist. Ergänzende, dauerhaft in den Straßenraum eingebrachte Sondernutzungen, wie Parklets, Bücherschränke etc., werden – soweit rechtlich möglich – als Sondernutzung durch die zuständige Bezirksinspektion genehmigt. Die Genehmigung von Veranstaltungen obliegt dem Kreisverwaltungsreferat - Veranstaltungs- und Versammlungsbüro. Die Erteilung solcher Sondernutzungserlaubnisse bzw. die Genehmigung solcher Veranstaltungselemente fällt in den Zuständigkeitsbereich des Kreisverwaltungsreferats. Das Mobilitätsreferat prüft jedoch vor der ggf. zu erteilenden Genehmigung, ob das jeweilige Sondernutzungs- oder Veranstaltungselement mit der o.g. Zielrichtung kompatibel ist und bestätigt dies der jeweils für die Genehmigung zuständigen Stelle des Kreisverwaltungsreferats.

2.4.2. Welche Art von Initiativen sind gemeint?

Um keine Nutzung des öffentlichen Raums für andere Zwecke – insbesondere wirtschaftlichen – zu ermöglichen, sollen die Projekte insbesondere durch zivilgesellschaftliche Initiativen oder Vereine umgesetzt werden können. Das Projekt darf daher auch keinem wirtschaftlichen, sondern muss einem gemeinwohlorientierten Zweck dienen. Auch wissenschaftlicher Erkenntnisgewinn kann ein Teil der Projektidee sein. Dabei ist die Unterstützung durch Dritte durchaus möglich, diese Firmen oder Körperschaften des öffentlichen Rechts können aber nicht gegenüber dem MOR als Projektverantwortliche auftreten.

Jedoch werden nicht alle Projekte stets direkt aus der Bürgerschaft heraus initiiert, häufig steht auch ein Zusammenschluss verschiedener Akteur*innen hinter einer Projektidee, die sich mit der Transformation öffentlicher Räume beschäftigt. Daher ist es sinnvoll, dass auch Projekte im Zusammenhang mit Fokus auf quartiersbezogene Maßnahmen zur Verkehrswende, an denen das Mobilitätsreferat bereits als aktiver Partner beteiligt ist (wie etwa Mcube oder Modellstadt 2030), durch den vorliegenden Beschluss erfasst sind. Voraussetzung ist damit eine vorherige Kooperationsvereinbarung auf Referats- oder Stadtebene. Auf eine aktive Beteiligung des örtlichen Bezirksausschusses und der Bürgerschaft ist dabei besonders zu achten.

2.4.3. zeitlicher und räumlicher Umfang, Verlängerung bzw. Verstetigung

Es soll sich um temporäre Projekte handeln, die bis zu vier Monate im Straßenraum umgesetzt werden. Eine Umgestaltung von weniger als vier Wochen ist dabei kritisch zu betrachten, wird aber je nach Art des Projekts im Einzelfall geprüft.

Der räumliche Umgriff der Projekte ist im Sinne des städtebaulichen Konzepts ebenfalls einzuschränken, da größere Verkehrsprojekte deutlich höhere Anforderungen an Planung, Gutachten und Öffentlichkeitsbeteiligung haben. Insbesondere sollen Projekte von stadtweiter oder grundsätzlicher Bedeutung sowie Verkehrsversuche im Rahmen des gesetzlichen Auftrags in der Hand der Stadtverwaltung verbleiben und dort gesteuert werden.

Die bürgerschaftlichen Projekte sind daher räumlich wie folgt zu begrenzen:

- grundsätzlich Begrenzung auf einen Stadtbezirk ohne absehbare Auswirkungen auf einen anderen Bezirk (etwa Umleitungsverkehr), im Einzelfall kann auch eine Straße mit Zustimmung beider betroffener Stadtbezirke ausgewählt werden
- die Projekte sollen vorrangig in Bestandsquartieren und nicht etwa in Baustraßen oder Neubaugebieten umgesetzt werden, da die Möglichkeit einer dauerhaften baulichen Umgestaltung erst neu hergestellter Straßen aus wirtschaftlichen Gründen deutlich geringer ist als in Bestandsgebieten
- die Projekte sollen maximal zwei Straßen und / oder maximal einen Kreuzungsbe-
reiche umfassen
- der Parkplatzentfall ist im Einzelfall zu betrachten, eine Obergrenze wird nicht festgelegt (beispielsweise wird bei Schaffung von Alternativen etwa durch eine Kooperation mit einem Parkhaus ein größerer Stellplatzverlust im öffentlichen Raum einfacher hinnehmbar sein), jedoch erfolgt bei temporären Projekten grundsätzlich keine Anpassung der Parklizenzregelungen

Häufig besteht das Ziel der Projekte nicht nur darin, zeitlich begrenzte Anreize zu setzen, sondern auch dauerhafte Veränderungen in den Stadtvierteln zu verwirklichen. Daher wird bei der Planung bereits darauf geachtet, konkrete Teilaspekte, wie beispielsweise Sharing-Stellplätze oder Radabstellanlagen, so im Straßenraum zu platzieren, dass sie den gesamtstädtischen Strategien entsprechen und auch unabhängig von der zeitlichen Begrenzung der Projekte eine dauerhafte Nutzung mindestens einzelner Aspekte erfolgen kann.

Jedoch kann auch eine mögliche Verlängerung des Gesamtprojekts über den ursprünglich geplanten Zeitraum hinaus bei überwiegend positiver Resonanz aus der Bürgerschaft in Frage kommen. Voraussetzung ist dabei stets eine Unterstützung und ein positives Votum des örtlichen Bezirksausschusses. Wenn eine Verlängerung im Raum steht, nimmt die Initiative möglichst bald Kontakt mit dem Mobilitätsreferat auf.

Auch eine Verstetigung des Ansatzes im Sinne einer Wiederholung im kommenden Jahr oder die Möglichkeiten in Bezug auf eine dauerhafte Umgestaltung des Straßenraums wird beim Resümee der jeweiligen Projekts stets eine Rolle spielen. Spätestens nach Abschluss der Projekte werden daher die nötigen Schritte durch Politik, Stadtverwaltung und Initiativen im Sinne einer sinnvollen Weiterentwicklung bzw. dauerhaften Verstetigung der Projektansätze eingeleitet.

2.4.4. verkehrliche Voraussetzungen

Folgende weitere allgemeine Kriterien, die sich auch in der Umsetzung der Sommerstraßen bewährt haben, werden hierbei ebenfalls vorgegeben:

Die Umsetzung ist nur in solchen Straßen möglich:

- wo im Bestand max. Tempo 30 angeordnet ist,
- der öffentliche Personennahverkehr nicht beeinträchtigt wird (Einschätzung obliegt dem MOR-GB 2.21 in Abstimmung mit der MVG),
- der Radverkehr, insbesondere die Radverkehrssicherheit, nicht beeinträchtigt wird (Einschätzung obliegt MOR-GB 2.21),
- kein Entfall von Behindertenparkplätzen, Taxiständen,
- kein direkter Nahbereich von Krankenhäusern, Feuerwachen, Polizeistationen o.Ä.,
- die Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke zu keiner Zeit beeinträchtigt wird (insbesondere für Einsatzkräfte und Müllentsorgung),
- es darf weder unmittelbar noch mittelbar Änderungsbedarf der Regelung durch Lichtsignalanlagen entstehen. Ausgenommen davon sind Projekte, welche die Lichtsignalregelung vorübergehend obsolet machen und durch reine Abschaltung von Lichtsignalanlagen unterstützt werden können.

In jedem Verkehrsprojekt sind eine Vielzahl von Faktoren gegenüber zu stellen und zu bewerten, eine abschließende Aufzählung aller relevanten Aspekte kann daher hier nicht erfolgen. Der o.g. Katalog dient lediglich dazu, gewisse Ausschlusskriterien auch gegenüber

den Initiativen bereits im Vorfeld zu kommunizieren, die Einzelfallbewertung erfolgt stets im konkreten Projekt zwischen den Projektpartnern.

2.4.5. weitere Anforderungen zum Verkehrskonzept

Die Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung setzt gewisse Mindeststandards voraus. Dazu gehört insbesondere ein „konkret örtliches städtebauliches Verkehrskonzept“. Dieses muss konkrete verkehrsmäßige Planungen, begrenzt auf einen bestimmten räumlichen Bereich, welche aus Gründen der städtebaulichen Entwicklung für erforderlich und zweckmäßig gehalten werden, enthalten. Bei Veränderungen von Verkehrsstraßen und -strömen muss es den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und darlegen, weshalb bestimmte Straßen entlastet und welche neuen Straßen in für die dortigen Anwohner zumutbarer Weise belastet werden.

Daher gilt: Je größer die Veränderungen von Verkehrsregelung, Verkehrsfluss oder Verkehrsanordnung durch das Projekt sein sollen, desto mehr Ressourcen sind in die verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Betrachtung zu stecken. Insofern kann es bei kleinen Projekten, durch die keine Verkehrsverlagerungen in andere Straßen entstehen, ggf. bereits ausreichend sein, eine Einschätzung des Mobilitätsreferats hinsichtlich der Umsetzbarkeit und auf dieser Grundlage die Zustimmung des Bezirksausschusses zu erlangen. Ähnlich verhält es sich etwa bei den Sommerstraßen.

Wenn jedoch durch Straßensperrungen, Durchfahrts- oder Diagonalsperren, Einbahnstraßenregelungen, geänderten Vorfahrten oder Ähnliches Verlagerungen von Verkehren in andere Straßen zu erwarten sind, so muss dies vorab durch ein separates Verkehrsgutachten, eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU), betrachtet und bewertet werden. Diese Gutachten können sowohl durch die Initiativen als auch das Mobilitätsreferat in Auftrag gegeben werden (Informationen zur Kostenübernahme vgl. Kapitel 2.4.7) und werden durch das Mobilitätsreferat inhaltlich geprüft. Die Entscheidung für eine Verkehrsanordnung obliegt stets dem Mobilitätsreferat als Straßenverkehrsbehörde. Das Projekt wird jedoch in enger Zusammenarbeit zwischen den bürgerschaftlichen Initiativen und dem Mobilitätsreferat betreut und gemeinsam (weiter-)entwickelt.

Verkehrstechnische Untersuchungen sind entsprechend der „Leistungsbeschreibung VTU“ des MOR GB2.22 durchzuführen, wenn eine Lichtsignalanlage unmittelbar oder mittelbar betroffen ist oder sein könnte, um Änderungsbedarf, Verluste an Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (hier v.a. des ÖPNV) an Lichtsignalanlagen ausschließen zu können.

2.4.6. Aufgabenteilung zwischen Initiativen und Verwaltung

Da aus der Zivilgesellschaft heraus die Projekte angestoßen werden, ein Teil jedoch den hoheitlichen Aufgabenbereich von Stadtgestaltung, Verkehrsplanung und Verkehrsordnung betreffen, ist eine klare Aufgabentrennung erforderlich. Insbesondere muss betrachtet werden, welche Aufgaben sinnvoll durch die Initiativen übernommen werden können und welche in der Hand der Stadtverwaltung verbleiben müssen.

Der mögliche Ablauf der Projekte kann daher wie folgt aussehen: Die Erstellung von Idee und Konzept erfolgt durch die Initiativen. Hierzu nehmen sie frühzeitig Kontakt mit dem Mobilitätsreferat zur ersten Prüfung des Konzepts und Festlegung der weiteren Maßnah-

men auf. Dies sind insbesondere: Ortstermin, Erstellung Verkehrsgutachten / Verkehrstechnische Untersuchung (VTU), Öffentlichkeits- und Bezirksausschuss-Beteiligung, Zeitplan. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt bereits eine Prüfung, inwieweit der Bereich absehbar bereits durch geplante Baustellen, Veranstaltungen oder ähnliches belegt ist, um höhere Planungssicherheit zu erlangen.

In den darauf folgenden Wochen erfolgt eine iterative Weiterentwicklung des Konzepts zwischen Initiative, Bezirksausschuss und Stadtverwaltung. Die Initiativen bereiten eine mögliche wissenschaftliche Begleitung bzw. Evaluation, die Öffentlichkeitsarbeit und die Umsetzung (Möblierung etc.) vor.

Die Prüfung eines möglichen Verkehrsgutachtens (wenn einschlägig) und Vorbereitung eines Entscheidungsvorschlags für den örtlichen BA erfolgt durch das Mobilitätsreferat. Auch die verkehrsrechtliche Anordnung wird durch das Mobilitätsreferat vorbereitet und es ist für die verwaltungsinternen Abstimmungen und Informationen an andere Dienststellen verantwortlich. Dies umfasst auch die Abstimmung notwendiger Aufbauten in der Straße zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit inklusive der ggf. notwendigen Genehmigung als Verkehrshindernis / Sondernutzung.

Die Beantragung ergänzender Sondernutzungen und Veranstaltungen, die der Gestaltung und Bespielung der entstandenen Flächen dienen, erfolgt eigenständig durch die Initiativen beim Kreisverwaltungsreferat bei den zuständigen Stellen. Bei Veranstaltungen ist hierbei insbesondere eine Beschreibung des Ablaufs der Veranstaltung vorzulegen. Das Mobilitätsreferat wird vom Kreisverwaltungsreferat beteiligt und prüft, ob die jeweilige Sondernutzung bzw. Veranstaltung mit den unter 2.4.1 genannten Zielvorgaben kompatibel ist. Mit dieser Bestätigung kann die weitere Bearbeitung im Kreisverwaltungsreferat sowie die Feinabstimmung und ggf. Genehmigung der Sondernutzung bzw. Veranstaltung erfolgen. Etwaige Genehmigungen werden u.a. auch dem Mobilitätsreferat als Abdruck übersandt. Sollte sich im Laufe des Genehmigungsverfahrens herausstellen, dass die jeweilige Sondernutzung bzw. Veranstaltung nicht genehmigungsfähig ist, so wird das Mobilitätsreferat hierüber unverzüglich in Kenntnis gesetzt.

Außerdem bereiten die Initiativen die Information der Anwohnenden / Öffentlichkeit, die konkrete Gestaltung der Flächen sowie weitere projektrelevante Aspekte vor. Die Form und der Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung hängt vom Umfang der Projekte ab und sollte vorab mit dem Mobilitätsreferat und dem örtlichen Bezirksausschuss abgestimmt werden. Dabei kann auch auf die Erfahrungen aus dem Bereich Saisonale Stadträume zurück gegriffen werden. Die kommunikative Begleitung der Projekte erfolgt in erster Linie durch die Initiativen, kann bei Bedarf aber durch das Mobilitätsreferat (Stab Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit) unterstützt werden.

Während der Umsetzung bleibt die Initiative erste Ansprechpartnerin für das Projekt und ist für die Einhaltung der in den Genehmigungsbescheiden getroffenen Auflagen zuständig. Das Mobilitätsreferat unterstützt die Initiativen bei der Beantwortung von Anfragen durch die Bürgerschaft durch entsprechenden fachlichen Input. Die Verantwortung für Evaluation bzw. wissenschaftliche Begleitung des Projekts liegt bei den Initiativen. Die Koordination von Abbau und Rückbau der Straßenräume wird zwischen Initiativen und Stadtverwaltung abgestimmt. Eventuelle Nachbereitungen im Sinne einer Abschlussveranstaltung erfolgt ebenfalls durch die Initiative. Die Ergebnisse von etwaigen Evaluationen sind auch dem Mobilitätsreferat zur Verfügung zu stellen, damit diese etwa in die weitere Entwicklung der Teilstrategien oder örtliche Verkehrskonzepte einbezogen werden können.

Der zeitliche Vorlauf für eine erfolgreiche Umsetzung der Projekte ist nicht zu unterschätzen und hängt stark vom Umfang des Projekts ab. Als Mindestvorlaufzeit darf aber aufgrund der Erfahrung mit den Sommerstraßen-Projekten mit Blick auf Prüfung der Örtlichkeit, Erstellung Verkehrskonzept, Zustimmung Bezirksausschuss und Umsetzung der Verkehrsanordnung ein Zeitraum von mindestens 5 bis 6 Monaten angesetzt werden. Parallel erfolgt die Öffentlichkeitsarbeit, Evaluierung und Abstimmung der Projektbausteine für die Umsetzung durch die Initiative. Auch hierfür muss ausreichend zeitlicher Vorlauf eingeplant werden, so dass eine Kontaktaufnahme mindestens etwa 6 Monate vor einer möglichen Umsetzung empfohlen wird. Je umfangreicher die Projekte in der Umsetzung ausfallen, desto mehr Vorlauf ist einzuplanen.

2.4.7. Maßgaben für die Zusammenarbeit externer Akteur*innen und Stadtverwaltung

Das Mobilitätsreferat ist Verkehrsplanungs- und Verkehrssicherheitsbehörde und trifft die relevanten Entscheidungen im Zusammenhang mit Verkehrsanordnungen auf öffentlichen Verkehrsgrund. Sollte eine Projektidee aus Sicht der Fachbehörden daher nicht hinreichend verkehrssicher oder verkehrsplanerisch ausgewogen sein, so kann das Mobilitätsreferat eine Umsetzung untersagen. Der Bezirksausschuss als politisches Gremium hat die Entscheidung über das vorliegende Verkehrskonzept zu treffen. Die Entscheidung durch ein Willensbildungsorgan der Gemeinde über das konkrete örtliche Verkehrskonzept ist wichtige rechtliche Voraussetzung. Über die Anordnung einer geänderten Verkehrsanordnung entscheidet jedoch letztlich die Straßenverkehrsbehörde. Um die aufwendigen und mit viel Einsatz voran getriebenen Projekte daher nicht zu gefährden, ist eine frühzeitige, offene und ehrliche Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, den Initiativen und dem örtlichen Bezirksausschuss wichtig.

Fachliche Einschätzungen zur Machbarkeit der Projekte, Auswirkungen auf Verkehrsbeziehungen oder Verkehrssicherheit, einer qualitätsvollen Öffentlichkeitsbeteiligung und dem notwendigen zeitlichen Vorlauf sind daher auch Gewicht einzuräumen. Gegebenenfalls sind Projekte zu verkleinern oder anzupassen und können im Folgejahr mit mehr Vorlaufzeit und im gewünschten Umfang umgesetzt werden. Je größer die Veränderung im Straßenraum ausfällt oder je länger die Projekte dauern sollen, desto höher müssen die Anforderungen und die Vorlaufzeit ausfallen, die das Mobilitätsreferat hier ansetzt.

Notwendige temporäre Möblierungen zur Umnutzung der Straßenräume erfolgen durch die Initiativen. Bei der Beschilderung und Markierung sollte berücksichtigt werden, dass sich Synergien und sinnvolle Weiternutzungen auf Dauer ergeben. So ist etwa vorstellbar, dass die dauerhafte Beschilderung und Markierung eines Carsharing-Stellplatzes oder von Radabstellanlagen durch die Stadtverwaltung erfolgen kann, wenn der Standort auch nach Ende des Projekts weiter genutzt werden kann.

Lediglich temporäre Beschilderungen und Markierungen, wie Haltverbote, Einfahrtssperren etc. werden hingegen durch das Mobilitätsreferat angeordnet und durch externe Firmen umgesetzt. Die Kosten für die Umsetzung der temporären Maßnahmen (Beschilderung, Möblierung, Sondernutzungen, Veranstaltungen) tragen dabei die Projekte. Das Mobilitätsreferat kann Hinweise auf bestehende Fördermöglichkeiten, etwa über die Stadtbudgets, geben und mit anderen Akteuren vernetzen. Außerdem können durch das Mobilitätsreferat im Rahmen der bestehenden Mittel Kosten für etwaig notwendige Gutachten,

ergänzende Öffentlichkeitsarbeit und die Koordination innerhalb der Stadtverwaltung übernommen werden.

Das Mobilitätsreferat begleitet die Projekte von Anfang an mit Blick auf eine realistische Umsetzungsperspektive. Die Formulierung des konkret örtlichen Verkehrskonzepts erfolgt durch das Mobilitätsreferat auf Grundlage der Projektskizze und ggf. Verkehrsgutachten und die Zustimmung des örtlichen Bezirksausschusses wird durch das Mobilitätsreferat eingeholt, da diese die Grundlage für die spätere Verkehrsanordnung darstellt. Die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt aufgrund der Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auf Grundlage dieses Beschlusses für die Initiativen kostenfrei. Ergänzende Maßnahmen, wie Sondernutzungen, Veranstaltungen, Möblierungen und temporäre Beschilderungsmaßnahmen erfolgen auf eigene Rechnung der Initiativen. Dabei soll – soweit dies rechtlich möglich ist - auf die Erhebung von Verwaltungs- und Sondernutzungsgebühren verzichtet werden bzw. sollen die Gebühren so gering wie möglich ausfallen. Ein Komplettverzicht kann aus rechtlichen Gründen jedoch nicht in Aussicht gestellt werden. Für die Erstellung von Verkehrsgutachten wird eine Ausschreibung vorbereitet, so dass diese ab 2023 bei Bedarf durch das Mobilitätsreferat beauftragt werden kann und die Kosten durch die Verwaltung getragen werden.

3. Pilotphase in den Jahren 2022 und 2023 und weiteres Vorgehen

Auf Seiten des Mobilitätsreferats und auch von Seiten der Initiativen in München bestehen bereits Erfahrungen mit ähnlichen Projekten. Dennoch wird es in der geschilderten Form als Verkehrsanordnung zur geordneten städtebaulichen Entwicklung erstmalig zu einer Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Initiativen in dieser Form kommen. Dabei ist keinesfalls davon auszugehen, dass die unter 2. skizzierten Ideen in der Praxis problemlos umsetzbar sind. Vielmehr gilt es in den kommenden zwei Jahren Erfahrungen zu sammeln und in einen ehrlichen Austausch zu gehen.

Anschließend soll ein gemeinsames Resümee gezogen werden und dem Stadtrat bis 1. Quartal 2024 zum weiteren Vorgehen berichtet werden. In diesem Beschluss kann dann auch die Voraussetzung für ein dauerhaftes Vorgehen geschaffen werden.

Für das Jahr 2022 können aus Kapazitätsgründen im Mobilitätsreferat maximal zwei Projekte umgesetzt werden. Da die im Januar 2022 beschlossenen in Teilen auch für die Betreuung Bürgerschaftlicher Initiativen vorgesehenen Stellen noch nicht eingerichtet und besetzt sind, erfolgt die Bearbeitung in diesem Jahr noch zusätzlich zu den laufenden Aufgaben.

Es besteht bereits Kontakt mit zwei Initiativen, die schon 2021 aktiv waren und eine Ausweitung ihrer Projektideen planen. Die Umsetzung dieser zwei Pilotprojekte ist nachfolgend unter Ziffer 3.1 ff. näher skizziert. Es handelt sich dabei um Projektinhalte, wie u.a. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, E-Tretroller oder Carsharing sowie um die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen, die sich mit den Zielrichtungen der Mobilitätsstrategie der LHM und hierbei insbesondere mit denen der Teilstrategien Shared-Mobility und Verkehrssicherheit decken. Daher eignen sich diese beiden Projekte für die Pilotisierung besonders gut und eine Erprobung gemeinsam mit den Initiativen erscheint der LHM sinnvoll und wichtig.

3.1. Projekte 2022

3.1.1. FreiRaumViertel

Bereits im Jahr 2021 erfolgreich im südlichen Bahnhofsviertel gestartet, hat sich die Initiative FreiRaumViertel für das Jahr 2022 zum Ziel gesetzt, im Sommer für mehrere Wochen einen Abschnitt der Landwehrstraße zwischen Schillerstraße und Goethestraße mit Parklets zu gestalten und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder und E-Tretroller sowie Carsharing zu schaffen.

Dabei soll die Fahrbahn der Landwehrstraße eingeengt und verschwenkt werden. Das genaue Ausmaß hängt auch von notwendigerweise verbleibenden Lieferzonen und Zufahrten ab. Nach Möglichkeit sollen diverse Abstellflächen sowie Sharing-Stellplätze auch im weiteren Verlauf Richtung Paul-Heyse-Straße errichtet werden. Die jeweiligen Standorte sollen grundsätzlich für einen dauerhaften Verbleib geeignet sein. Damit einher geht der Verlust von etwa 30 bis 40 Pkw-Stellplätzen (blaue Zone südliches Bahnhofsviertel), bestehende Liefer- und Ladezonen und Behindertenstellplätze bleiben dabei erhalten.

Der Fahrverkehr (einspurige Einbahnstraße in Richtung Westen) ist nur insoweit betroffen, als dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich geprüft wird. Fahrbeziehungen werden dabei nicht beeinträchtigt, weshalb auch keine bzw. kaum Verlagerungen in benachbarte Straßen zu erwarten sind. Den zeitlichen Rahmen des Projektes setzen die beiden Großereignisse G7-Gipfel und Oktoberfest, so dass die Umsetzung voraussichtlich im Zeitraum Anfang Juli bis Mitte September erfolgt.

Ziel des Projekts ist neben der Weiterentwicklung des 2021 im Rahmen des 1. Münchner Mobilitätskongresses realisierten Projekts die Stärkung der Aufenthaltsqualität, eine Beruhigung des Fahrverkehrs sowie die Gewinnung von Abstellflächen für nicht motorisierte Zweiräder und somit Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten. Auch soll punktuell durch weitere Sondernutzungen, wie Ausstellungstafeln oder Straßenfeste, Konzerte etc. auf die Veränderung im Viertel hingewiesen werden.

3.1.2. Westendkiez

Auch im Westend ist die Münchner Initiative Nachhaltigkeit bereits seit langem aktiv. Im Jahr 2021 wurde bereits ein Teil der Parkstraße temporär begrünt. In 2022 soll nun die Schießstättstraße im Abschnitt südlich des Haupteingangs zum Forum Schwanthalerhöhe und Kreuzung Gollierstraße im Bereich der Schrägparkplätze mit Aufenthalts- und Aktionsflächen bespielt, sowie mit einem Mobilitätspunkt und Fahrradabstellanlagen versehen werden. Außerdem soll eine temporäre Begrünung des Straßenraums durch Pflanzgefäße stattfinden. Es sollen begrünte Aufenthalts- und Lesecken aber auch Freiflächen für Bewegung und Aktionen entstehen.

Insgesamt werden dafür rund 40 Pkw-Stellplätze (Misch-/Bewohnerparken) umgenutzt. Für den Fahrverkehr ergeben sich keine weitreichenden Veränderungen; auch hier ist lediglich eine Geschwindigkeitsreduzierung als Verkehrsberuhigter Bereich oder Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) angedacht. Fahrbeziehungen sind nicht beeinträchtigt, daher sind auch keine bzw. kaum Verkehrsverlagerungen zu erwarten.

Hier richtet sich der zeitliche Rahmen ebenfalls nach den bereits oben genannten Großereignissen, so dass die Projektumsetzung im Zeitraum Anfang Juli bis Mitte September erfolgen soll.

Ziel des Projekts ist auch hier eine Weiterentwicklung des 2021 in der Parkstraße getesteten Ansatzes. Das Wohnumfeld soll unter Einbeziehung der benachbarten Grünfläche grüner und einladender gestaltet und der öffentliche Raum besser erlebbar gemacht werden. Ein weiterer Fokus liegt auf Alternativen zum privaten PKW-Besitz, etwa durch Stärkung des Radverkehrs, Carsharing und der Nahmobilität. Außerdem sollen Querungsbeziehungen zum Eingang des Forums Schwanthalerhöhe gestärkt werden. Durch Aktivierung des Raums im Sinne von Veranstaltungen wie Straßenfesten und Konzerten, Kunstaktionen oder Sondernutzungen wie Bücherregalen, wird der neu entstandene Raum außerdem gestärkt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die geplanten Maßnahmen beider Projekte führen insbesondere zu Einschränkungen des ruhenden Verkehrs, im Hinblick auf den angestrebten Zweck im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zur Erreichung der o.g. Projektziele ist die temporäre Anordnung für mehrere Wochen im Sommer jedoch angemessen in ihrer Ausgestaltung. Bei der Auswahl der Straßenabschnitte, der Gestaltung und des Zeitraums wurde maßgeblich auf die Rahmenbedingungen, wie Großveranstaltungen oder Baustellen im Viertel und den damit einhergehenden Parkraumverlust eingegangen. Außerdem wird auf eine qualitätsvolle Gestaltung und Nutzbarkeit der neu entstehenden Räume geachtet. Die genaue Ausgestaltung kann den beigefügten Lageplänen entnommen werden. Eventuell notwendige weitere Detailabstimmungen bis zur Umsetzung der Projekte erfolgen stets in enger Abstimmung mit dem örtlichen Bezirksausschuss.

3.2. Projekte 2023

Im Jahr 2023 findet wieder der Münchner Mobilitätskongress statt und in Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05688 wurde bereits skizziert, dass auch hier wieder bis zu 10 Projekte ausgewählt und gefördert werden sollen. Dem Mobilitätsreferat wird daher auf Grundlage der vorliegenden Beschlusslage im kommenden Jahr ermöglicht, auch temporäre Projekte, die einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne dieses Beschlusses dienen, im öffentlichen Verkehrsraum umzusetzen. Dazu sollten Projekte zum Thema Umgestaltung von Straßenräumen jedoch, wenn möglich, über einen längeren Zeitraum als nur eine Woche umgesetzt werden. Möglicherweise wird aber nicht für alle zehn im Rahmen des Mobilitätskongresses geförderten Projekte ein Rückgriff auf diese Rechtsgrundlage notwendig sein.

Angestrebte Projekte im Rahmen dieser Beschlussvorlage müssen jedoch verkehrlich im Einklang mit Großveranstaltungen (insbesondere bereits absehbar: IAA Mobility und Oktoberfest) stehen und dürfen keine Überschneidungen der verschiedenen verkehrlichen Auswirkungen hervorrufen. Auf entsprechende räumliche und zeitliche Entzerrung ist frühzeitig zu achten.

4. Personal-, Sach- und Geldmittel

Für die skizzierten Aufgaben steht im GB 2.212 ein anteiliger Stellenanteil zur Verfügung, der jedoch erst im Januar 2022 beschlossen wurde und daher noch nicht eingerichtet und besetzt ist. Die notwendige verkehrsplanerische Betrachtung erfolgt durch den GB 2.1 im Rahmen der örtlichen Zuständigkeit. Auch eine mögliche unterstützende kommunikative Begleitung kann beim Kommunikationsstab des MOR nur im Rahmen der laufenden Aufgabenerfüllung erfolgen. Daher kann die Umsetzung der Projekte 2022 und 2023 aus den bestehenden Personalressourcen des MOR vorbehaltlich einer gleich bleibenden Personalsituation umgesetzt werden.

Personalmittel anderer Referate oder die notwendigen Ressourcen für eine dauerhafte Verstärkung dieses Ansatzes können aktuell noch nicht beziffert werden. Dies ist auch von den Erfahrungen mit den Projekten 2022 und 2023 sowie der Anzahl etwaig neuer entstehender Initiativen abhängig. Zu notwendigen Personalressourcen für die Zeit ab 2024 werden im angekündigten Beschluss im 1. Quartal 2024 Aussagen getroffen.

Außerdem werden Geld- und Sachmittel in Höhe von 50.000 € jährlich für die Jahre 2022 und 2023 (insgesamt) für die Erstellung von Verkehrsgutachten, zur Umsetzung von Mobilitätsstationen, begrünter Aufenthaltsflächen und Verkehrsberuhigten Bereichen und ggf. für die zusätzliche Ausstattung mit städtischem Mobiliar zur Umsetzung der Projekte angesetzt. Diese Mittel wurden in der Nahmobilitätspauschale bereits angemeldet und genehmigt.

Zudem haben die unter 3.1 genannten Projekte Anträge auf Umweltzuschüsse beim Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) gestellt, um über die hier genannten Finanzmittel hinaus die Gesamtfinanzierung des jeweiligen Projekts zu ermöglichen.⁵ Im RKU läuft aktuell in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die Prüfung der Anträge.

Zweck des Vorhabens

Aus den bereits reservierten und genehmigten Mitteln der Nahmobilitätspauschale werden in den folgenden zwei Jahren die Vergabe von Gutachtenleistungen, finanzielle Unterstützungen zur Umsetzung von Mobilitätsstationen, begrünter Aufenthaltsflächen und Verkehrsberuhigten Bereichen sowie im untergeordneten Maße die Kosten für das Aufstellen von städtischem Mobiliar gedeckt.

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2022 im Mobilitätsreferat.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	,--	50.000,--	0,--

5 Vgl. Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen der Landeshauptstadt München im Umweltbereich (Sitzungsvorlage 20 -26 / V 04114)

davon:			
Auszahlungen für Geld-, Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**	,--	20.000,-- in 2022 30.000,-- in 2023	,--
IA 638200002 Sachkonto 651000			

5. Anträge und Empfehlungen

Projekte für den nächsten Münchner Mobilitätskongress „auf die Straße“ bringen

Antrag Nr. 20-26 / A 01898 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 16.09.2021, eingegangen am 16.09.2021

Die Ausschussgemeinschaft ÖDP / DIE LINKE hat am 16.09.2021 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 01898 (Anlage 1) gestellt. Darin wird das Mobilitätsreferat gebeten, es Projekten der Zivilgesellschaft für den nächsten Mobilitätskongress zu ermöglichen, temporäre Umgestaltungen im Straßenraum zu ermöglichen. Die Projekte im Rahmen des Mobilitätskongresses sollen auf der Kongress-Website dargestellt werden und Exkursionen zu den Projekten sollen Teil des Programms werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Es wurde dargelegt, dass – nicht nur im Rahmen des Mobilitätskongresses – künftig Möglichkeiten geschaffen werden, für mehrere Wochen Straßen umzugestalten, mit alternativen Mobilitätsangeboten zu versehen und die neu entstandenen Räume zu bespielen. Das Vorgehen wird zunächst pilothaft getestet und dem Stadtrat bis 1. Quartal 2024 ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

Im Rahmen der stetigen Weiterentwicklung des Mobilitätskongresses wird eine aktive Bewerbung auf allen zur Verfügung stehenden Kanälen und auch die Einbindung der Projekte in das Kongressprogramm vorgesehen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01898 vom 16.09.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6. Abstimmung Referate

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt. Den beteiligten Referaten wurde ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet.

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 08 - Schwanthalerhöhe wurden gemäß § 13 Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat der Vorlage zugestimmt und folgende Stellungnahme abgegeben (vgl. Anlage 4):

„(...) die Veranstaltung „100 Meter Zukunft“ der Initiative „Referat für Stadtverbesserung“ in der Schwanthalerstrasse in August 2020 sowie die Parklets der Initiative „FreiRAUM-Viertel“ in Sommer 2021 waren erfolgreich und haben das Interesse vieler Bürger*innen für alternative Gestaltungen des öffentlichen Raums geweckt.

Wir begrüßen die Ziele, durch temporäre Umgestaltung des Straßenraums Bürgerinnen und Bürgern Denkanstöße für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu geben.

Wir stimmen daher dem Pilotprojekt der Initiative FreiRAUM-Viertel in der Landwehrstraße zwischen Schillerstraße und Goethestraße zu. Die Landwehrstraße ist eine belebte Straße des südlichen Bahnhofsviertels, geprägt durch beidseitige Parkplätze und diverse Hof- sowie Hoteleinfahrten. Der schmale Bürgersteig und der hohe Fußverkehr macht das Abstellen von Fahrrad, eRoller oder Scooter sehr schwierig. Wir begrüßen den Ansatz dieses Projektes für diesen Raum alternative Gestaltung und Nutzung aufzuzeigen.“

Der Bezirksausschuss 08 – Schwanthalerhöhe hat der Vorlage zugestimmt und folgende Stellungnahme abgegeben (vgl. Anlage 5):

„Der BA8 begrüßt generell alle Bemühungen, das Erleben der Verkehrswende im öffentlichen Raum sichtbar zu machen, sowie eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes. Beides setzen die in der Vorlage beschriebenen Projekte in der Landwehr- und Schießstättstraße temporär um. Wir freuen uns, wenn der Münchner Stadtrat nun auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung der für die Verkehrswende so wichtigen bürgerschaftlichen Projekte schafft.“

Auf der Schwanthalerhöhe ist das Projekt *Münchner Initiative für Nachhaltigkeit* mit dem Projekt *Westend Kiez* seit langem aktiv mit dem langfristigen Ziel, im 8. Stadtbezirk einen Superblock nach dem Vorbild von Barcelona zu etablieren. Das Sommerprojekt Schießstättstraße ist nach der *Sommerstraße Parkstraße* im Jahr 2021 ein weiterer Schritt in diese Richtung, das der BA8 gerne begleitet. Der BA8 bedankt sich bei allen Akteur*innen, die den *Westend Kiez* möglich machen.“

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag des Mobilitätsreferats wird zur Kenntnis genommen.
2. Es besteht Einverständnis mit dem in Kapitel 2 skizzierten Vorgehen zur Pilotierung von bürgerschaftlichen Projekten zur Verkehrswende in den Jahren 2022 und 2023.
3. Die für 2022 in der Landwehrstraße und der Schießstättstraße geplanten Pilotprojekte, wie in Kapitel 3 beschrieben, werden zur Kenntnis genommen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Maßnahmen und verkehrsrechtlichen Anordnungen für die Umsetzung der Projekte in den Jahren 2022 und 2023 zu treffen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die Bürgerschaftlichen Projekte in der Landwehrstraße und der Schießstättstraße zur Verkehrswende in Höhe von 20.000 € für das Haushaltsjahr 2022 und 30.000 € für das Haushaltsjahr 2023 aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellung bzw. im Büroweg bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Mobilitätsreferat hat die erforderlichen Mittel im Lenkungskreis Radverkehr am 30.11.2021 angemeldet und diese sind genehmigt. Die Mittel werden für die Erstellung von Verkehrsgutachten, zur Umsetzung von Mobilitätsstationen, begrünten Aufenthaltsflächen und Verkehrsberuhigten Bereichen und ggf. für die zusätzliche Ausstattung mit städtischem Mobiliar zur Umsetzung der Projekte verwendet.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, Ausnahmen von den Richtlinien zu prüfen und die erforderlichen Sondernutzungs- und Veranstaltungsgenehmigungen zur Umsetzung der Projekte zu erteilen, soweit dies gesetzlich möglich ist.
7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01898 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 02 und 08
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat, HA III-111
6. An das Kreisverwaltungsreferat, HA I-23
7. An das Baureferat
8. An das Baureferat, GS
9. An das Mobilitätsreferat – GB 1.3
10. An das Mobilitätsreferat – GB 2.1
11. An das Mobilitätsreferat – GB 2.22
12. An das Mobilitätsreferat – GB 2.36
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

13. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2-21
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen